

M. Dominique DESFACHELLES
Commissaire enquêteur

DEPARTEMENT DU PAS DE CALAIS

ARRONDISSEMENT DE BOULOGNE-SUR-MER

COMMUNE DE BOULOGNE-SUR-MER



**ENQUETE PUBLIQUE CONCERNANT LES TRAVAUX SUR LES PORTES DE L'ECLUSE
LOUBET AU PORT DE BOULOGNE-SUR-MER**

ENQUETE PUBLIQUE
Du 6 octobre au 9 novembre 2015

PROCES-VERBAL DES OPERATIONS

Références :

- Tribunal Administratif de Lille : ordonnance de Mme la Présidente du 10 septembre 2015 ; dossier n° 15000183 / 59
- Arrêté en date du 15 septembre 2015 de Mme la Préfète du Pas-de-Calais.

SOMMAIRE

1 - GENERALITES

1-1 OBJET DE L'ENQUETE	3
1-2 CADRE LEGAL ET REGLEMENTAIRE	3
1-3 PRESENTATION DU PROJET	4
1-4 DOSSIER D'ENQUETE	7

2 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2-1 DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	22
2-2 ACTIONS MENEES AVANT L'ENQUETE	23
2-3 LIEU ET PERIODE	23
2-4 PUBLICITE DE L'ENQUETE	23
2-5 MISE A DISPOSITION DU PUBLIC	24
2-6 DEROULEMENT DE L'ENQUETE	24
2-7 CLOTURE DE L'ENQUETE	25
2-8 ACTIONS MENEES APRES L'ENQUETE	25

3 - OBSERVATIONS : ANALYSE, AVIS ET REPONSES 25

4 - ANNEXES 25

CONCLUSION DE L'ENQUETE 25

Les procès-verbaux des conclusions et les annexes sont transmis séparément.

1 – GENERALITES

1-1 OBJET DE L'ENQUETE

L'enquête a pour but d'informer le public et de recueillir ses observations sur les travaux de carénage des portes amont et aval de l'écluse Loubet du port de Boulogne-sur-Mer, au titre de l'entretien de l'ouvrage.

1-2 CADRE LEGAL ET REGLEMENTAIRE

Il procède des textes suivants :

- Le décret n°85-453 du 24 avril 1985 pris en application de la loi 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement, et ses décrets d'application, modifiée par le décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, pris en application de la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement,
- la loi n°78.753 du 17 juillet 1978 modifiée portant diverses mesures d'amélioration des relations entre le public et l'administration, notamment en ce qui concerne la liberté d'accès aux documents administratifs (titre 1er),
- la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et sa circulaire de mise en application,
- le décret 2011-2019 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements,
- le code de l'environnement, et notamment ses articles :
 - L123-1 et suivants relatifs à la procédure et au déroulement des enquêtes publiques susceptibles d'affecter l'environnement, et les articles R123-1 et suivants qui réglementent la procédure de l'enquête publique,
 - L122-1 à 122-3, et R122.2 et suivants relatifs à l'étude d'impact,
 - L214-1 à L214-6 et la partie réglementaire correspondante, concernant les aménagements et leurs impacts sur l'eau et le milieu récepteur,
 - R214-6 à 8 relatifs aux dispositions applicables aux opérations soumises à autorisation,
 - L210-1 et suivants, relatifs à l'eau et aux milieux aquatiques et marins,
 - L414-4, R414-19 et R414-23 relatifs aux programmes susceptibles d'affecter un site Natura 2000.
- le code des ports maritimes.

- l'ordonnance N° E13000183 / 59 en date du 10 septembre 2015 de Mme la Présidente du Tribunal Administratif de LILLE, désignant le commissaire enquêteur,

- l'arrêté préfectoral (AP) d'ouverture d'enquête publique unique relative aux travaux sur les portes de l'écluse Loubet dans le port de Boulogne-sur-Mer et portant sur la demande d'autorisation au titre du code de l'environnement, du 15 septembre 2015, de Mme la Préfète du Pas-de-Calais.

Il convient de noter que les opérations d'entretien des ouvrages portuaires ne sont pas soumises à l'étude d'impact mais, du fait des interactions avec le milieu marin et portuaire, sont soumises à étude d'incidence au titre de la Loi sur l'Eau codifiée (art R122-2 IV). Les travaux prévus sur l'écluse Loubet relèvent de l'entretien de l'ouvrage.

Le projet n'est pas soumis à étude d'impact.

D'autre part, l'autorité compétente pour décider du projet est le Préfet qui autorisera, après avis du CODERST (Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques), avis de la Commission Nautique Locale et avis du Conseil Portuaire.

1-3 PRESENTATION DU PROJET

Le demandeur est la région Nord-Pas de Calais, Direction de la Mer, des Ports et du Littoral. La Direction d'Exploitation du port de Boulogne-sur-Mer, par délégation, entretient les ouvrages fixes (quais, berges, digues, bassins...) et mobiles (écluses, barrages...), les équipements de signalisation, de communication (vidéo, radar...) sur le site du port de Boulogne-sur-Mer.

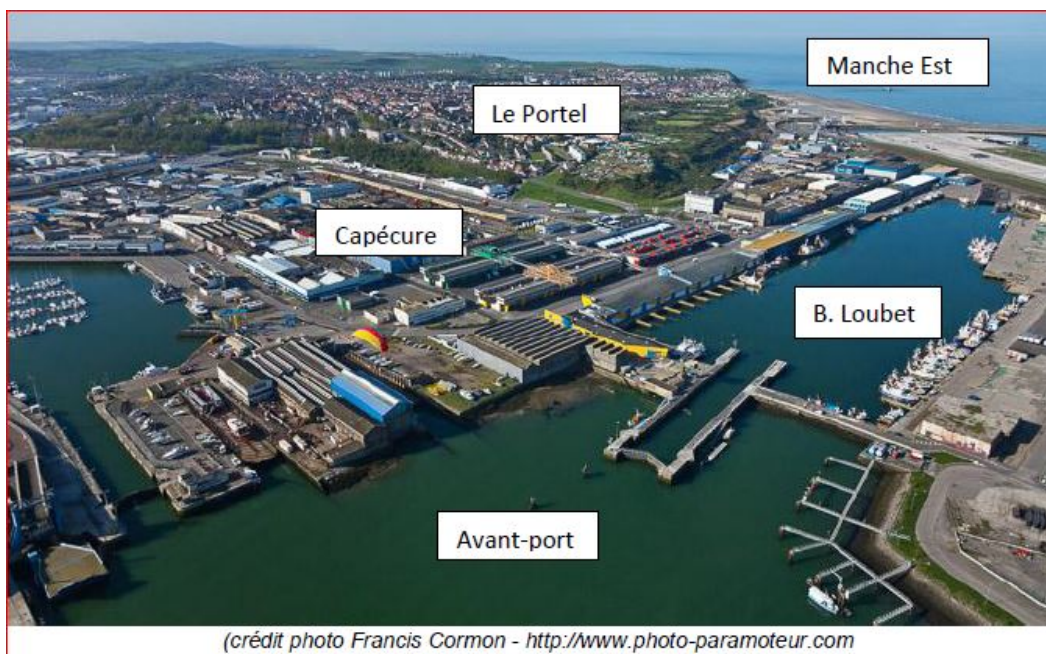
Le port de Boulogne-sur-Mer est implanté au débouché du fleuve Liane et ouvert à l'Ouest-Nord-Ouest sur la Manche Orientale. Le site portuaire s'étend sur une surface totale de 4,6 Km², délimité à l'ouest par la digue Carnot et au nord par la digue Nord.

Il se situe à la première place des ports de pêche français, grâce, notamment, à ses infrastructures et sa logistique d'approvisionnement, de distribution ainsi que par son importante capacité de stockage frigorifique et de conditionnement de produits frais et surgelés autour du bassin Loubet et dans le quartier de Capécure, centre leader européen des produits de la mer où sont concentrées plus de 140 entreprises.



Disposition du port de Boulogne-sur-Mer

Le bassin Loubet est l'un des 3 bassins à flot du port intérieur. Il est dédié à la pêche et reçoit des chalutiers de pêche industrielle et artisanale ainsi que des navires de commerce dont la longueur maximale admissible est de 125 m pour une largeur de 25 m et un tirant d'eau de 7,50 m.



(crédit photo Francis Cormon - <http://www.photo-paramoteur.com>)

L'écluse Loubet permet, depuis l'avant-port, l'entrée et la sortie du bassin Loubet de ces navires. (photos ci-dessus)

Elle est accessible quel que soit le niveau de la marée ; elle fonctionne 7j/7, 24h/24 et 365 jours par an. Elle totalise près de 6 000 mouvements par an permettant le passage de plus de 11 000 bateaux dans l'écluse.

Mise en service en 1972, elle a été construite lors des travaux d'agrandissement du bassin, dans le port intérieur de Boulogne-sur-Mer.

C'est un ouvrage stratégique devant faire l'objet d'attentions particulières dans son exploitation et dans les opérations d'entretien. Toute interruption de son fonctionnement est très vite et durement ressentie par les entreprises qui vivent de la transformation du poisson. C'est pourquoi il est indispensable de maintenir l'infrastructure opérationnelle en assurant un suivi rigoureux.

Afin de satisfaire une continuité de service optimale de cet ouvrage essentiel pour l'économie portuaire de Boulogne-sur-Mer, il est nécessaire de procéder régulièrement à des travaux de carénage des portes de l'écluse, avec une périodicité théorique de 10 ans (réalisée tous les 15 ans).

Les dernières opérations de carénage ont eu lieu en 1989 et 2005 pour la porte aval, et en 1996 et 2006 pour la porte amont.

Les travaux projetés concernent le carénage des portes amont et aval de l'écluse Loubet, entre le bassin Loubet et l'avant-port, au titre de l'entretien de l'ouvrage.

Ils ont pour objectif de remettre en état les 2 portes et de résoudre les dysfonctionnements, tout en assurant l'exploitation de l'écluse en autorisant l'accès au bassin et la sortie les 2 heures précédant la pleine mer pendant la durée des travaux et en respectant les exigences environnementales.

Le carénage des portes aura lieu dans la partie Sud du bassin Loubet, sur le quai Sud (photo ci-dessous).

Photo 3 : Quai Sud du bassin Loubet



(Crédit photo CREOCÉAN, 2014)

Photo 4 : Vue aérienne du bassin Loubet (Quai Sud et écluse Loubet)



1-4 DOSSIER D'ENQUETE

Le dossier d'autorisation Loi sur l'Eau, consultable en mairie, est établi à la demande du pétitionnaire : Région Nord-Pas de Calais, Direction des Ports.

Conformément à l'article R214-6 du code de l'environnement, Il est constitué ainsi qu'il suit :

- L'arrêté prescrivant l'enquête publique ;
- le rapport de présentation du dossier ;
- un dossier constitué de 3 annexes à la pièce III (voir infra) ;
- le registre d'enquête ;
- les avis de presse mis à jour.

Le dossier d'autorisation inclut les pièces suivantes :

- Pièce I : Nom et adresse du demandeur : Région Nord-Pas de Calais, Direction des Ports ; siège de Région : 151 Avenue du Président Hoover 59555 Lille ;
- Pièce II : Emplacement sur lequel les travaux doivent être réalisés : port de Boulogne-sur-Mer ;
- Pièce III : Nature, consistance et objet des travaux ;
- Pièce IV : Rubriques de la nomenclature concernée par les travaux ;
- Pièce V : Document d'incidences des travaux sur l'environnement et la santé humaine ;
- Pièce VII : Résumé Non Technique ;
- Pièce VIII : Eléments graphiques ;
- Pièce IX : Mention des textes qui régissent l'enquête publique et façon dont celle-ci s'insère dans la procédure administrative.

Le dossier a été établi par le bureau d'études CREOCEAN à LA ROCHELLE.

➤ **1-4-1: Nature, consistance et objet des travaux**

❖ 1-4-1-1 Description du projet

L'écluse est un ouvrage d'une longueur hors tout de 165.5 m, d'une largeur hors tout de 35 m pour des dimensions utiles du sas de 125 m sur 25 m. Les portes sont de type busqué et réalisées en construction métallique ; elles sont composées de 2 vantaux chacun de 14 m de longueur, 15,5 m de hauteur et 1,6 m de largeur, pesant environ 155 tonnes à vide avec un surpoids de 130 tonnes dû à la présence de vase, concrétions... Les vantaux sont articulés autour d'un pivot supérieur et d'un pivot inférieur ; ils sont manœuvrés par un ensemble « bras de manœuvre/bielle » actionné par deux vérins hydrauliques.

Les objectifs du projet consistent à remettre en état les portes et résoudre les dysfonctionnements. Les opérations nécessaires sont les suivantes :

- La dépose des vantaux ;
- leur remise en état (nettoyage, mise en peinture, remplacement des étanchéités...) ;
- le remplacement des pivots inférieurs ;
- la remise en état des pivots supérieurs ;
- la rectification de la verticalité des portes ;
- la réfection des compas de manœuvre ;
- la réfection du blindage du faux-busc aval (pièce sur laquelle vient buter le bas de la porte).

Les travaux prévus sous la ligne d'eau du bassin seront réalisés à sec avec la mise en place successive de batardeaux puits et tunnel autorisant le passage des navires au dessus. (les batardeaux sont des barrages provisoires établis pour assécher la partie où seront exécutés les travaux).

Les contraintes techniques et environnementales sont recensées :

- L'écluse est un ouvrage indispensable pour l'accès au bassin Loubet.

Les activités de la pêche et les mouvements des bateaux ne pouvant être interrompus, l'écluse restera en fonction pendant la réalisation des travaux. Ne seront tolérées que six interruptions ponctuelles, pendant lesquelles les navires ne pourront entrer et sortir du bassin pendant une fenêtre complète d'ouverture de l'écluse, correspondant à l'enlèvement et à la remise en place des vantaux. Des dispositions sont prises en ce sens.

Ainsi chaque porte sera traitée indépendamment et l'écluse fonctionnera en « mode dégradé », avec une seule porte et une durée d'accès limitée à deux heures précédant la pleine mer et un quart d'heure après.

- L'exiguïté des terre-pleins de l'écluse ne permet pas la mise en place de grue de forte capacité pour l'enlèvement des vantaux et leur carénage depuis les terre-pleins, une grue flottante sera utilisée et les vantaux seront enlevés et transportés sur le Quai Sur du bassin Loubet qui a une superficie capable de supporter le poids des portes et de permettre l'évolution des moyens de levage et d'entretien.

❖ 1-4-1-2 Moyens mis en œuvre

Une grue flottante sera utilisée pour l'enlèvement des vantaux , d'autres grues plus légères seront utilisées en fonction des possibilités d'accès au site pour les travaux de remplacement des pivots. Un batardeau puit et un batardeau tunnel seront mis en place pour permettre le travail à sec sur les pièces non déplaçables.

Une structure hermétique (cocon) sera mise en place sur le Quai Sud afin d'éviter projection et rejet de déchets. Le stockage des déchets de sablage et dépoussiérage, et les eaux de nettoyages seront récupérées en bennes étanches avant évacuation vers une station de traitement.

Les matériaux utilisés : peintures, protection des anodes sacrificielles, bois d'appui des vantaux, joints d'étanchéité des portes, boulonnerie, plats de fixation des joints, utiliseront les matériaux les mieux adaptés et les plus performants ou seront remplacés. Le blindage du busc aval sera renouvelé.

- ❖ 1-4-1-3 Accès au site : accès nautique et terrestre pour la bigue (appareil de levage et de transport des portes) les grues et camions.

- ❖ 1-4-1-4 Phasage des travaux : sont décrits les programmes détaillés des deux phases de travaux successivement sur les portes aval et amont.
- ❖ 1-4-1-5 Montant des travaux : il est détaillé et estimé à 2 500 920 € TTC.
- ❖ 1-4-1-6 Calendrier des travaux

Les travaux se feront en deux phases

Tableau 2 : Planning prévisionnel

Fin de la période de préparation	Janvier 2016
Fin des études (phase 1)	Mars 2016
Fabrication en atelier (phase 1)	Avril-Juin 2016
Début des travaux sur site (phase 1)	Mai 2016
Fin des travaux sur site (phase 1)	Été 2016
Essais et réception partiel porte aval	Octobre 2016
Interruption	Novembre 2016 - Février 2017
Fin des études (phase 2)	Avril 2017
Fabrication en atelier (phase 2)	Mai - Juillet 2017
Début des travaux sur site (phase 2)	Juin 2017
Fin des travaux sur site (phase 2)	Été 2017
Essais et réception des travaux	Octobre 2017

Le délai global est de 24 mois. Afin de limiter au maximum la gêne aux usagers marins, les interventions sur site directement liées au fonctionnement de l'écluse seront réalisées entre les mois de mai et octobre 2016 et 2017.

La pièce III comporte également un dossier spécifique composé de trois annexes :

- Le plan d'ensemble de l'écluse Loubet ;
- le plan des ouvrages ;
- le calendrier détaillé des ouvrages.

➤ 1-4-2 : Cadre législatif

Ce chapitre présente la réglementation applicable :

- Au titre de la protection des eaux :

Le projet, dont le montant envisagé est supérieur à 1 900 000 €, est soumis à autorisation « loi sur l'eau ».

- Au titre de la conservation des espaces NATURA 2000 :

Ce volet est intégré dans l'étude d'incidence présentée Pièce V.

- Au titre des études d'impact :

Les opérations d'entretien des ouvrages portuaires ne sont pas soumises à l'étude d'impact mais, du fait des interactions avec le milieu marin et portuaire, sont soumises à étude d'incidence au titre de la Loi sur l'Eau codifiée (art R122-2 IV). Les travaux prévus sur l'écluse Loubet relèvent de l'entretien de l'ouvrage.

Le projet n'est pas soumis à étude d'impact.

- Au titre de l'enquête publique.
- Au titre du code des ports maritimes :

Les travaux d'entretien sur l'écluse Loubet sont soumis à la procédure de passage en Conseil Portuaire au titre de la modification temporaire du mode de fonctionnement de l'ouvrage. Ils sont également soumis au passage en commission nautique locale à ce même titre.

De plus, une réglementation particulière est liée à l'aménagement et à la gestion du territoire : le SDAGE Artois Picardie, le SAGE du bassin du Boulonnais, l'Agenda 21 de la Région Nord-Pas de Calais. Ce volet est intégré dans l'étude d'incidence présentée Pièce V.

➤ 1-4-3 : Documents d'incidence

❖ 1-4-3-1 Etat initial du site et son environnement

1 Ce chapitre présente la situation géographique du port de Boulogne-sur-Mer et de l'écluse Loubet, éléments repris dans la présentation du projet (1-3).

2 Ce chapitre décrit le milieu physique étendu à l'ensemble du port, sur la base d'expertises et de bibliographie, replacé dans le contexte littoral régional.

3 Ce chapitre décrit le milieu vivant (hors humain). Il recense les espaces naturels protégés :

- Les ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique) et les ZICO (Zone d'Importance pour la Protection des Oiseaux) sont deux types de protection du milieu naturel instaurés suite à l'inventaire de la faune et de la flore présents dans leur territoire. Dans le secteur du Boulonnais, à proximité du secteur du port, sont recensées huit ZNIEFF de type I ; ce sont des secteurs caractérisés par leur intérêt biologique remarquable, contenant des espèces rares, protégées, menacées de disparition ou en limite de leur aire de répartition ; elles sont assez contraignantes vis-à-vis des projets d'aménagement. Le port faisant une coupure dans ces zones inventoriées, aucune ZNIEFF ni ZICO ne se situe dans l'agglomération boulonnaise ; la plus proche étant à 1,3 km du port.

- La Directive européenne 92/43/CEE (dite Directive « Habitats »), adoptée le 21 mai 1992, a pour objectif de "contribuer à assurer la biodiversité par la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvage sur le territoire européen". Pour ce faire, un réseau écologique européen cohérent des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) dénommé **NATURA 2000** est mis en place.

Aucun de ces espaces ne se situe dans la zone portuaire.

- « La Trame verte et bleue est un outil d'aménagement du territoire qui vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales, de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer... en d'autres termes, d'assurer leur survie et permettre aux écosystèmes de continuer à rendre à l'homme leurs services. »

Les orientations du Schéma Régional d'Orientation relative à La Trame verte et bleue ne concernent pas la zone portuaire.

Ce même chapitre décrit le milieu biologique du port de Boulogne-sur-Mer et celui du bassin de la Liane.

4 Ce chapitre décrit les activités humaines.

Il recense les activités portuaires et liste celles qui se situent dans la zone d'emprise potentielle des travaux. Sont concernées les activités du commerce, de la pêche, de la plaisance, de la promenade en mer, le dragage d'entretien du port, l'évacuation des eaux de la Liane et la circulation des bateaux autour de l'écluse Loubet.

Il recense également les activités autour de l'écluse et du bassin Loubet ainsi qu'autour de l'avant-port. Boulogne-sur-Mer est centre leader européen des produits de la mer. La zone de Capécure rassemble tous les métiers de la transformation et de la commercialisation du poisson.

D'autres entreprises sont installées sur la rive gauche de l'avant-port ; il s'agit d'entreprises agro-alimentaires et logistiques, de commerce (dépôt pétrolier de la Société Maritime de Carburants Liquides), la Capitainerie (bâtiment regroupant les différents services pour la gestion du port), 2 slip-ways (cale de construction destinée, à l'aide d'un rail, à mettre à l'eau ou à haler à sec un bateau dans le cadre de la réparation ou de la construction navale), un atelier de construction navale (la SOCARENAM).

Sur la rive droite est édifié le Centre National de la Mer Nausicaà. Dans la continuité se situe la plage de Boulogne-sur-Mer.

5 Ce chapitre réfère au Plan Local d'Urbanisme (P.L.U), les voies de communication terrestres et les habitations.

Le secteur de l'écluse Loubet et le quai Sud du bassin Loubet appartiennent à l'unité industrialoportuaire U1a dont les terrains relèvent, en grande majorité, du domaine public maritime. Les occupations ou utilisation des sols doivent être en rapport avec les activités portuaires actuelles.

Le secteur autour du bassin Loubet n'est pas urbanisé ; celui-ci est encadré par des installations portuaires et par la zone de Capécure (bureaux et ateliers de marée). Les habitations les plus proches sont à 600 m environ du chantier.

6 Ce chapitre réfère le patrimoine et les paysages.

Les sites classés de la commune (Remparts de Boulogne-sur-Mer et Ville Haute de Boulogne-sur-Mer) ne sont pas localisés sur la zone portuaire.

La Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) de Boulogne-sur-Mer, créée en 2005, destinée à la mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ne concerne que la zone portuaire basse autour du Bassin Napoléon et l'éperon. Les alentours du Bassin Loubet et la zone d'activités de Capécure ne sont pas concernés par ces restrictions paysagères et architecturales.

L'écluse Loubet et le bassin Loubet appartiennent à l'unité paysagère portuaire.

7 Ce chapitre est consacré à la qualité du milieu.

Les études présentées sont les suivantes :

- Qualité de l'air ;
- qualité des eaux portuaires ;
- qualité des sédiments portuaires ;
- qualité des eaux de baignade ;
- qualité des eaux de la Liane ;
- bruit.

❖ 1-4-3-2 Analyse des incidences du projet sur l' environnement

L'analyse des effets du projet sur l'environnement est présentée en deux phases, pendant et après les travaux.

Leur caractère sera temporaire ; les effets directs liés aux travaux portent sur l'atteinte au milieu aquatique et aux activités du plan d'eau, aux ouvrages voisins, au cadre de vie général des riverains et peuvent être source de déchets.

Le projet concerne des opérations de maintenance avec remise en état à l'identique de l'ouvrage.

Il est rappelé que les travaux concernent deux secteurs :

- Les travaux sur les portes, au niveau de l'écluse, soit l'enlèvement et la remise en place des portes, et les travaux sur les pièces maintenues en place ;
- les travaux « à terre » sur le quai Sud : carénage des portes avec nettoyage, réparation et peinture.

Ici sont repris les mêmes articles que dans le chapitre précédent, dans le même ordonnancement.

1 Milieu physique :

Les travaux n'auront pas d'incidence sur la climatologie, la géomorphologie portuaire et la bathymétrie (profondeur marine). Il n'y aura pas d'incidence sur la géologie et l'hydrologie du site ; les mouvements des masses d'eau pendant les travaux ne seront pas significatifs ; de même, la dynamique sédimentaire du bassin ne ressentira pas d'effet sensible.

Après les travaux, il ne sera perçu aucune modification sur le milieu physique, l'écluse étant remise en son état initial.

2 Milieu vivant :

Dans la zone portuaire, les perturbations sur l'avifaune (oiseaux attirés par le débarquement des poissons) sont négligeables ; les moules, algues et autres organismes collés aux portes sont considérés comme des salissures. Les effets sur la faune vagile et le benthos (animaux aquatiques qui se déplacent sur le fond en rampant et organismes vivant au fond) sont négligeables par rapport à l'aire de distribution de ces espèces. Il en va de même, à fortiori, sur les autres sites du port et la plage.

Les espaces naturels protégés sont trop éloignés de la zone des travaux pour en subir les incidences (cf supra 1-2).

3 Milieu humain :

- Certaines incidences pourront perturber les activités portuaires

- Les activités commerciales de l'avant-port ne devraient être que temporairement et localement perturbées lors de l'arrivée et des manœuvres de la grue flottante ;

- l'activité principale du bassin Loubet, relative à la pêche, s'opère essentiellement de nuit tandis que le chantier de carénage est diurne.

Pendant les travaux, l'activité des navires est directement concernée, en termes d'accès, par les travaux sur l'écluse ainsi que par son mode de fonctionnement. Celle-ci fonctionne en mode dégradé (porte à flot) pour ne pas interrompre l'activité et le passage des bateaux ; mais les créneaux d'accès sont directement liés à la hauteur du plan d'eau portuaire et sont donc décalés et plus courts ; l'accès au bassin et la sortie seront autorisées les 2 heures précédant la pleine mer. Cette gêne concerne toute la période des travaux (2 fois 5 mois, en été) mais reste temporaire car le reste de l'année, après réception partielle des travaux sur la première porte traitée, l'écluse fonctionne normalement.

De plus, la période des travaux correspond à la période de moindre activité de la pêche, d'après les statistiques d'activités. Ceci réduit la gêne sur l'activité des pêcheurs. Il faut noter une interruption totale de l'accès (et donc de l'activité) pendant l'enlèvement des portes ; ceci concerne une courte période (deux marées) mais ces travaux sont nécessaires au bon fonctionnement de l'ouvrage et du bassin et, par conséquent, de l'activité de pêche.

Le trajet de la grue flottante transportant les vantaux est compatible avec les profondeurs du bassin Loubet ; la gêne sur la circulation des navires dans le bassin est temporaire et faible.

L'accès au quai Sud pour la grue flottante et la sécurité du chantier de carénage sur le quai nécessitent de libérer le quai et donc de déplacer les bateaux de pêche artisanale qui le fréquentent le reste de l'année.

Les travaux de carénage proprement dits n'impactent pas les déchargements ni les mouvements des bateaux dans le bassin Loubet.

Au niveau de l'écluse, le batardeau tunnel n'est pas un obstacle pour le passage des navires : la structure du batardeau tunnel limite le tirant d'eau à une hauteur d'environ 3 m, qui reste compatible avec les tirants d'eau des plus gros navires.

Le batardeau puits n'est pas gênant pour la navigation, car il ne constitue pas un obstacle et ne diminue pas de manière significative la taille du sas mais demande une attention particulière des pêcheurs lors de la manoeuvre de passage.

La réception partielle de la porte aval permet la continuité de service entre les deux phases de chantier de carénage avec un ouvrage conforme.

Après les travaux, l'écluse retrouve son fonctionnement initial, sans modification sur les mouvements de navires ; les équipements réparés et fonctionnels ont au contraire un effet positif sur la sécurité des passages ;

- l'incidence sur la plaisance sera limitée et liée à la présence de la grue flottante dans l'avant-port, qui pourra gêner les plaisanciers pour accéder ou pour sortir des bassins de plaisance (bassin Napoléon, port de marée et bassin F. Sauvage).

Cette gêne est temporaire car sur un créneau très court et, de plus, situé en début et fin de saison de plaisance. Le trafic est géré par la Capitainerie et une information préalable est nécessaire ;

- en fonction du calendrier des travaux (juin), il peut y avoir concomitance d'activité entre l'arrivée de la grue flottante et des travaux de dragage de la drague aspiratrice en marche travaillant dans le chenal et l'avant-port.

Cependant, le chantier d'intervention sur les portes est court ; la Capitainerie gère le trafic portuaire et il peut y avoir aménagement du planning de la drague aspiratrice en marche pendant la présence temporaire de la grue flottante. La gêne occasionnée est temporaire et de faible ampleur.

Les dragages d'entretien étant interrompus en été, il n'y a pas d'incidence des travaux de carénage dans le fond du bassin Loubet avec l'activité d'entretien portuaire ;

- concernant les navires de service (vedette des douanes et autres) et bateau de promenade en mer, ces bateaux sont stationnés dans le port de marée ou près de l'écluse. Ils seront ou déplacés ou temporairement suspendus, au même titre que les navires de pêche. Le trafic est géré par la Capitainerie.

La gêne occasionnée est temporaire et de faible ampleur.

- Les activités littorales et terrestres seront susceptibles de subir certaines perturbations dans leur activité

- Le Centre Nausicaa et la plage

Ce centre accueillant du public avec une forte fréquentation en été est situé en face de l'écluse Loubet, avec une vue directe depuis la jetée NE et le quai des Paquebots (zone de parking). Les effets des travaux se traduisent en termes visuels et auditifs. Sur une courte période, la gêne peut se confondre avec l'activité portuaire.

Les bruits occasionnés par les travaux de carénage sur le quai Sud au fond du bassin Loubet ne sont pas audibles sur la rive droite du chenal.

Au contraire, ce chantier peut être attractif, même si l'accès en sera limité.

Le chantier n'est pas visible de la plage.

Les travaux sont programmés pendant la période de plus grande affluence des touristes mais les effets des travaux sur les activités touristiques sont essentiellement limités aux chantiers d'enlèvement puis de remise en place des portes, ainsi qu'aux chantiers de mise en place du batardeau tunnel dans le sas.

La présence de la grue flottante est temporaire et s'apparente à tout autre engin nautique dans le port de commerce.

Pour s'assurer de l'absence d'interaction avec le début de la saison de baignade, il est préférable de retirer les portes avant le 15 juin/1er juillet.

Les travaux de carénage sur le quai Sud étant situés en zone portuaire restreinte d'accès et suffisamment éloignée de la plage, ils n'ont pas d'effet sur les activités touristiques estivales.

- Zone industrielle de Capécure

L'activité de transformation du poisson de la zone industrielle de Capécure est directement liée à l'activité du bassin Loubet, elle-même liée à l'activité de l'écluse Loubet, pour l'approvisionnement en matière première.

Les incidences sur l'activité industrielle se déclinent en termes d'accès aux entrepôts et postes de débarquement et en termes d'accès au quai Sud (accès des engins de chantiers).

Les mouvements des navires seront limités mais l'approvisionnement en matière première ne sera pas interrompu.

L'effet de l'interruption totale d'activité de pêche, sur une courte période, lors de l'enlèvement des vantaux, ne sera pas sensible à l'échelle de l'activité industrielle.

L'accès aux entrepôts (quai et route) n'est pas modifié par la présence du chantier de carénage sur le quai Sud mais peut être temporairement perturbé par les engins d'amenée du chantier de carénage et de transport des pièces vers les ateliers extérieurs. Un plan de circulation permettra d'apporter des solutions pour réduire ces incidences.

L'utilisation du quai Sud pour le carénage n'aura pas d'effet sur l'activité de la zone industrielle. Les bruits de chantier vont se confondre avec le bruit de circulation des plateformes logistiques.

- Les riverains

La période estivale correspond à la période des départs en vacances mais également à l'arrivée de touristes, qui augmentent le chiffre de la population riveraine, et à une augmentation de la fréquentation des zones de loisirs (mer, plage et parc de loisirs).

Les effets des travaux se traduisent plus en termes visuels et auditifs qu'en termes d'accessibilité aux secteurs touristiques.

Le chantier le plus bruyant, sur la période la plus pénalisante, concerne le carénage sur le quai Sud : la distance (>1 km) est suffisante pour atténuer le bruit assimilable aux activités du chantier de réparation navale près du bassin Napoléon.

Le secteur autour du bassin Loubet n'est pas urbanisé ; celui-ci est encadré par des installations portuaires et par la zone de Capécure (bureaux et ateliers de marée). Les habitations les plus proches sont à 600 m environ du chantier ; elles sont situées sur les hauteurs du port, sur la commune du Portel.

Le bruit et la vision du chantier nautique, chantier temporaire court, se confondent avec les autres bruits de l'activité portuaire ; le bruit du chantier à terre se confond avec les bruits de circulation de l'agglomération et de la zone Capécure.

- Qualité du milieu et cadre de vie

- Air

Les émissions des engins de chantier nautique et terrestre sont négligeables.

- Port : eaux et sédiments

Concernant les travaux préparatoires, au regard des faibles volumes de sédiments mis en jeu et aux flux associés, rapportés à la superficie de l'avant-port et à l'hydrodynamique portuaire, et au regard de la ponctualité de cette opération de nettoyage, l'incidence sur la qualité des eaux portuaires est directe mais faible. La dilution dans la masse d'eau portuaire rend cette incidence sur la qualité du milieu portuaire réversible et négligeable.

Les peintures du caisson sont sans micropolluants métalliques et on peut estimer que le rejet en fer des eaux des caissons dans le port n'aura qu'une incidence chimique faible et temporaire sur les eaux du port car les travaux sont ponctuels et il s'opérera une dilution dans la masse d'eau portuaire.

Les travaux seront réalisés au sec, dans des batardeaux (tunnel ou puits). Ainsi, il n'y aura pas d'échange (particules, produits chimiques, béton) avec le milieu aquatique durant la durée des travaux. Il n'y a pas d'incidence de ces travaux sur la qualité des eaux portuaires.

Tous les déchets de démolition sont remontés et éliminés à terre pour limiter au maximum le transfert de particules lors du retrait des batardeaux.

Les travaux de carénage à terre sont réalisés dans une structure hermétique (sol et murs) équipée de moyens de récupération des eaux. Ainsi, tous les déchets issus du nettoyage puis du décapage des vantaux doivent être récupérés puis évacués en décharge : tout rejet vers le milieu portuaire est proscrit dans le cahier des charges.

La structure est étanchéifiée au sol afin d'éviter que les eaux de ruissellement du quai ne traversent le chantier de carénage et n'entraînent les particules vers le bassin. La présence du cocon hermétique ne constitue pas un obstacle au libre écoulement des eaux de ruissellement du quai, au regard de la superficie du quai.

Le quai Sud n'est pas équipé d'un réseau d'assainissement : les eaux usées de la base de vie et du chantier sont récupérées, sans rejet vers le bassin.

Il n'y aura pas d'incidence sur la qualité bactériologique et chimique des eaux du bassin Loubet. L'incidence sur la qualité des eaux portuaire est faible et temporaire.

La remise en service finale de l'écluse n'aura pas d'incidence sur la qualité des eaux portuaires, le sas permettant les échanges entre le bassin Loubet et le reste du port.

- Baignade

La plage se situe à proximité du chenal du port intérieur par où transitent les eaux du port intérieur. Par ailleurs, les eaux alimentant les bassins de Nausicaà sont pompées dans la rade. Les enjeux sont la non-atteinte à la qualité bactériologique et chimique des eaux de la plage et de la rade.

Les incidences des travaux sont liées aux remises en suspension des sédiments.

Une étude de 2002 et 2003 a montré que le dragage du port de Boulogne (dragages par injection dans le chenal d'accès au port intérieur, proche de la plage des Bains) n'avait pas d'effet sur la qualité de l'eau de la plage de Boulogne-sur-Mer, à fortiori, sur les zones de baignade situées à l'extérieur du port (plages du Portel et de Wimereux).

Dans le cadre des opérations autour du sas de l'écluse Loubet, les déplacements de sédiments sur le fond s'apparentent au dragage par injection d'eau, en proportion beaucoup plus faible.

Ainsi, il peut en être conclu que les travaux préparatoires et les travaux directement en contact avec le milieu portuaire liés au carénage des portes de l'écluse Loubet n'auront pas d'incidences sur la qualité des eaux de baignade de Boulogne-sur-Mer, ni sur la qualité des eaux pompées pour les bassins du centre Nausicaà.

- Bruit

Les travaux ont lieu dans le secteur portuaire, éloigné des secteurs habités de Boulogne-sur-Mer et en contrebas de la falaise où est installée une partie de l'agglomération du Portel.

La nature même des travaux, sur de petites superficies, est très différente d'un chantier de réfection ou de constructions de quai, par exemple. Les travaux sur le génie civil, parmi les plus bruyants du projet, sont localisés et de courte durée.

De plus, le confinement des opérations de carénage sous le cocon hermétique atténue le bruit des travaux par rapport aux résidences sur la falaise. Le travail de la grue se confond dans le bruit des activités portuaires et reste très limité dans le temps.

Les incidences sur le contexte sonore sont faibles et temporaires.

- Liane

Les eaux de la Liane se mêlent aux eaux du port dans le port de marée et empruntent le chenal du port intérieur vers la rade.

La Liane est un élément important de la trame Verte et Bleue, et un vaste programme de restauration de la qualité des eaux fluviales est en cours.

Sa qualité chimique et bactériologique est qualifiée de moyenne, avec des dépassements des seuils réglementaires pour plusieurs micropolluants, il est important que les travaux ne contribuent pas à la dégrader plus.

L'effet des travaux, via les remises en suspension, sur la qualité des eaux de la Liane est indirect et négligeable.

- Paysages

La zone des travaux concerne exclusivement la zone portuaire active, qui compose une vaste unité paysagère locale.

L'incidence sur le paysage est très faible. La présence des engins se confond avec les activités régulières du paysage portuaire.

- Patrimoine

Les monuments classés ou d'intérêt patrimonial de la ville de Boulogne-sur-Mer sont suffisamment éloignés de la zone des travaux pour qu'il n'y ait pas d'incidence.

L'écluse Loubet fait partie du patrimoine portuaire et les réparations vont dans le sens de la valorisation de ce patrimoine.

- Urbanisme et voies de communication

Les travaux de maintenance des portes de l'écluse Loubet avec carénage sur le quai Sud, sans modification de la configuration de l'ouvrage et des lieux, sont compatibles avec les documents d'urbanisme et portuaires.

La voirie de la zone de Capécure est adaptée à la circulation des camions et des engins de chantiers

Les chantiers sont situés en zone portuaire d'accès réglementé, ce qui réduit les risques sur la circulation de l'agglomération. Il n'y aura pas d'incidence sur la circulation touristique. Toutefois, la sécurisation du chantier sur le quai Sud nécessitera d'en limiter l'accès au public.

4 Synthèse des incidences environnementales

Le tableau suivant résume les incidences du projet sur les compartiments environnementaux

Tableau 17: Synthèse des effets du projet de carénage des portes de l'écluse Loubet sur les différents compartiments environnementaux

Compartiment	Milieu marin (port)		Milieu terrestre		
	Pendant travaux	Après travaux	Pendant travaux	Après travaux	
Milieu physique	Hydrodynamique	Aucune incidence	Aucune incidence		
	Géomorphologie bathy/topo	Temporaire, très faible	Aucune incidence	Aucune incidence	Aucune incidence
	Géologie/hydrologie	Aucune incidence	Aucune incidence	Aucune incidence	Aucune incidence
	Dynamique sédimentaire / Trait de côte	Aucune incidence	Aucune incidence	Aucune incidence	Aucune incidence
Milieu vivant	Habitats / benthos	Aucune incidence	Aucune incidence		
	Flore	Aucune incidence	Aucune incidence	Aucune incidence	Aucune incidence
	Poissons	Aucune incidence	Aucune incidence		
	Avifaune	Faible (dérangement)	Aucune incidence	Faible (dérangement)	Aucune incidence
Milieu humain	Espaces naturels	Aucune incidence	Aucune incidence	Aucune incidence	Aucune incidence
	Commerce (avant-port et ZI Capécure)	Occupation temporaire du plan d'eau / chenal d'accès	Aucune incidence	Accès limité et augmentation du trafic routier	Aucune incidence
	Pêche	Occupation temporaire du plan d'eau / porte à flot	Aucune incidence	Réduction de l'activité liée aux débarquements	Aucune incidence
	Plaisance	Occupation temporaire du plan d'eau / chenal d'accès	Aucune incidence	Aucune incidence	Aucune incidence
	Dragage d'entretien portuaire	Aucune incidence	Aucune incidence		
	Navires de promenade en mer et navires de service	Occupation temporaire du plan d'eau / chenal d'accès	Aucune incidence	Aucune incidence	Aucune incidence
	Centre de la Mer Nausicaà	Très courte et faible incidence	Aucune incidence	Aucune incidence	Aucune incidence
	Plage et tourisme	Aucune incidence	Aucune incidence	Aucune incidence	Aucune incidence
Riverains et voie de communication			Aucune incidence	Aucune incidence	
Qualité du milieu	Qualité de l'air	Faible gêne temporaire (engins)	Aucune incidence	Faible gêne temporaire (engins)	Aucune incidence
	Qualité des eaux et sédiments portuaires	Faible (remise en suspension)	Aucune incidence		
	Qualité des eaux de baignade	Aucune incidence	Aucune incidence		
	Qualité de la Liane	Aucune incidence	Aucune incidence	Aucune incidence	Aucune incidence
	Bruit	Faible incidence	Aucune incidence	Faible incidence	Aucune incidence
	Paysages	Très faible incidence	Aucune incidence	Très faible incidence	Aucune incidence

❖ 1-4-3-3 Analyse des incidences du projet sur la santé humaine

Ce chapitre recense les risques sur la santé humaine associés au chantier pour la population (riverains et promeneurs) et pour le personnel de chantier à terre et embarqué.

- Incidences sanitaires

Pour les émissions de poussière, les émissions sonores, les émissions olfactives, les travaux sous cocon hermétique en limitent les incidences. Les engins et équipements utilisés devront respecter les normes afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Les précautions d'usage devront être prises pour éviter les pollutions accidentelles. Les opérateurs devront prendre toutes les précautions inhérentes au chantier pour protéger les personnels de tout incident ou accident.

- Incidences physiques

Ce chapitre traite des mesures à prendre pour le respect des normes de sécurité sur le chantier par les entreprises, le respect du règlement en vigueur pour éviter les risques de collision sur le plan d'eau comme sur la zone de Capécure où sera établi un plan de circulation des engins et camions.

Les personnels à terre ou embarqués verront leur sécurité régie par une réglementation et une gestion dont le respect et la conduite incombent aux opérateurs.

❖ 1-4-3-4 Raison des choix du parti retenu

Ce chapitre traite des solutions retenues pour la réalisation du projet.

Les opérations de carénage relèvent de travaux de maintenance sur les ouvrages portuaires et sont indispensables pour assurer le passage des bateaux et maintenir les activités liées au débarquement et à la transformation des produits de la mer. Les opérations d'entretien de ces ouvrages sont prévus tous les 10 à 15 ans. La dernière opération a eu lieu en 2005 et 2006 ; des dysfonctionnements et des indices d'usure justifient la décision de travaux et la nature des améliorations apportées, sur la base du diagnostic et de l'historique des ouvrages.

Le choix du lieu de carénage (le quai Sud) s'impose ; la portance, les accès, la superficie de travail, la proximité de l'écluse justifient ce choix.

Les moyens mis en œuvre sont les plus adaptés à la configuration du site : grue flottante, cocon hermétique de carénage, recours à des batardeaux tunnel et puits.

Les matériaux utilisés sont choisis pour leur efficacité ; les éléments utilisés ou changés sont recyclables et présentent un bon bilan carbone.

De plus, la période d'intervention est justifiée par la baisse d'activité notée en été pour la pêche, ce qui permet de réduire l'incidence sur l'activité phare du port de Boulogne-sur-Mer. Le chantier est divisé en deux phases : carénage d'une porte à la fois. Ainsi, l'activité ne sera pas interrompue.

Les travaux sont répartis en deux chantiers pour limiter l'impact sur l'activité du bassin ; le délai global d'exécution de 24 mois a été ainsi retenu. Un autre scénario consistant à réaliser les carénages des deux portes à la suite n'a pas été retenu. Les coûts sont équivalents pour les deux solutions.

❖ 1-4-3-5 Compatibilité du projet avec les documents de planification de gestion de l'eau

- Directive Cadre sur l'Eau (DCE)

L'application de la DCE aux eaux de surface littorale implique un suivi complet des masses d'eau.

Le projet, situé dans le port intérieur, concerne la masse d'eau de transition du port. Les travaux préparatoires, les opérations de carénage, les réparations et améliorations apportées aux portes de l'écluse, limitées dans le temps et dans l'espace, ne porteront pas atteinte à la qualité des eaux portuaires.

- Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin Artois Picardie (SDAGE)

Cette section indique les enjeux, orientations et dispositions qui sont susceptibles de concerner le projet.

De par leur nature et leur faible ampleur par rapport au milieu portuaire, les travaux sont compatibles avec les enjeux du SDAGE.

- Schéma d'Aménagement et de Gestion de l' Eau du Bassin côtier du Boulonnais (SAGE)

Cette section indique les orientations en lien avec le projet de travaux.

La récupération des eaux de chantier sur le quai Sud et les travaux de réparation à sec évitent les rejets vers le milieu aquatique portuaire.

Les travaux sont compatibles avec les enjeux du SAGE.

- Un document « Aléa submersion marine » a été produit par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) du Pas-de-Calais en janvier 2014.

Le préfet du Pas-de-Calais a adressé un « porter à connaissance » aux maires concernés afin qu'ils intègrent dans leurs documents d'urbanismes les nouvelles données résultant de cette étude.

Le document « Aléa submersion marine. Préconisations d'urbanisme » est accompagné de cartes de submersion marine. La commune de Boulogne-sur-Mer et son port ne sont pas concernés par cette étude.

❖ 1-4-3-6 Compatibilité du projet avec les documents de planification de gestion du territoire

- Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Boulonnais

Ce document de planification constitue une réflexion en matière d'aménagement urbain et d'urbanisme sur le devenir du territoire à l'horizon 2020 ; il s'accompagne d'un Document d'Orientation et d'Objectifs. Parmi les dynamiques engagées, le port de Boulogne-sur-Mer est impliqué.

Les travaux de maintenance des portes de l'écluse Loubet avec carénage sur le Quai Sud, sans modification de la configuration de l'ouvrage et des lieux et sans atteinte aux continuités écologiques, sont compatibles avec ce document de planification territoriale.

- Trame Verte et Bleue (cf 1-4-3-1-3)

Les orientations du Schéma Régional d'Orientation relative à La Trame verte et Bleue ne concernent pas la zone portuaire.

- Plan Climat Régional

Les engagements de ce plan concernent la réduction des émissions de gaz à effet de serre des travaux par le choix de techniques peu consommatrices d'énergie.

Les travaux de maintenance des ouvrages portuaires entrent dans ce cadre.

❖ 1-4-3-7 Mesures de réduction des incidences sur l'environnement, mesures d'accompagnement et de surveillance, recommandations

Ce chapitre indique les mesures prises en compte dans la définition du projet ; elles ont été relevées dans les documents d'incidence repris dans les chapitres précédents ; elles concernent la phase des travaux et sont ainsi listées :

- Période d'intervention ;
- fonctionnement de l'écluse : suivi rigoureux afin de maintenir l'infrastructure opérationnelle ;
- organisation des chantiers : cadrage par la maîtrise d'œuvre et « vérification minutieuse » par un contrôleur technique externe ; ces mesures entreront dans le Plan

Assurance Qualité (PAQ) du chantier, qui sera à valider auprès du service de l'Etat chargé de la Police de l'eau ;

- plan de circulation : la Capitainerie assurera le respect des règles de circulation qui concernent la navigation dans le port intérieur et le port. Une signalisation adéquate et un planning des travaux devront avoir son aval.

Un plan de circulation terrestre sera également établi.

- Gestion des déchets : le port adhère à la Fondation « Ecoports » ; un plan de gestion des déchets des navires est en application sur le port de Boulogne-sur-Mer, intégrant des procédures de réception et de collecte des déchets mises en oeuvre par la Capitainerie. Les entreprises appliqueront les mesures prescrites dans ce plan.

- Suivi environnemental du chantier : concertation entre l'entreprise et le maître d'ouvrage ;

- Information aux usagers du site : diverses mesures seront appliquées par voie de presse, d'affichage...en concertation avec la ville de Boulogne-sur-Mer et la Chambre de Commerce et d'Industrie Côte d'Opale.

❖ 1-4-3-8 Effets cumulés avec les projets voisins

Plusieurs projets pourront se réaliser pendant la période des travaux sur l'écluse Loubet ; il concernent la réhabilitation du quai des Paquebots, la réhabilitation du quai de pilotage et de la jetée Nord-Est, la restauration de la libre circulation piscicole du barrage Marguet, l'agrandissement du centre Nausicaa, le projet d'aménagement Capécure 2 correspondant à une extension de la zone industrielle de Capécure sur un ancien site (ex-Comilog) en friche.

Au final, le décalage entre les chantiers de ces projets et leur indépendance tant en moyens utilisés qu'en termes d'accès limitent les effets sur le cadre de vie et les activités portuaires : il n'y a pas de cumul des incidences de chaque projet.

❖ 1-4-3-9 Analyse des méthodes et des moyens utilisés pour l'évaluation des incidences et difficultés rencontrées.

Ce chapitre indique, en premier, la référence à l'article R214-6 du code de l'environnement ; l'étude vaut au titre d'étude d'incidence environnementale.

Il précise que l'étude a été menée par le bureau d'études CREOCEAN à partir de documents fournis par le maître d'ouvrage ainsi que de la connaissance et de l'expérience qu'a ce prestataire du port de Boulogne-sur-Mer et de son environnement.

« L'évaluation des incidences reste qualitative et il demeure une marge d'incertitude sur les résultats qui se traduisent surtout en recommandations et mises en garde des compartiments sensibles à prendre en compte pour la définition des modalités de chantiers.

La nature du projet (maintenance) ne remet pas en cause la conception de l'ouvrage ; des améliorations ont été apportées à l'ouvrage mais il n'y avait pas lieu de présenter de solution alternative au carénage ; les opérations et les moyens mis en oeuvre sont basés sur le retour d'expérience et sont justifiées.

Concernant les hypothèses d'incidence du projet pendant les travaux puis sur le long terme, en phase d'exploitation, il n'est possible que d'analyser en fonction de tendances d'évolution du milieu : il en découle une évaluation du risque environnemental qui est fiable et en cohérence avec les méthodes qui sont employées pour des études similaires, dans l'état actuel des connaissances et des techniques. »

❖ 1-4-3-10 Annexes

Sont présentés, en annexes, 2 tableaux relatifs aux analyses d'eau et de sédiments résultant de prélèvements effectués en février 2014.

➤ **1-4-4 Moyens de surveillance et d'intervention**

Ce chapitre indique les moyens qui seront mis en place pendant la période des travaux.

Le maître d'ouvrage établira un plan de prévention avec les différents acteurs intervenant pendant les travaux.

Le plan de prévention concerne l'entretien du matériel, la sécurité du personnel, la sécurisation des chantiers, la prévention des pollutions accidentelles et la prévention des collisions.

Les moyens d'intervention sont définis par la réglementation quant à la coordination des travaux, la création d'une Commission Inter-entreprises de Sécurité, de Santé et des Conditions de travail (C.I.S.S.C.T.)

➤ **1-4-5 Résumé non technique**

Le résumé non technique accompagne l'étude d'incidences du projet ; il est destiné à en faciliter sa compréhension par le public. Il reprend sous forme synthétique les éléments essentiels et les conclusions de chacune des parties de l'étude.

En effet, toutes les personnes intéressées par un projet de demande d'autorisation ne sont pas des spécialistes de l'environnement et n'ont pas forcément le temps de lire la totalité de l'étude d'impact ou d'incidence.

➤ **1-4-6 Liste des éléments graphiques**

Le rapport de présentation du dossier comporte 34 figures, 26 tableaux, 48 photos et 3 planches.

➤ **1-4-7 Enquête publique**

Ce chapitre mentionne les textes qui régissent l'enquête publique ; il décrit le déroulement de l'enquête publique et la façon dont l'enquête s'insère dans la procédure d'autorisation.

2 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2-1 DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Ordonnance N° E13000183 / 59 en date du 10 septembre 2015 de Mme la Présidente du Tribunal Administratif de LILLE, de procéder à une enquête publique ayant pour objet la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, présentée par le Conseil régional du Nord/Pas-de-Calais, relatif aux travaux sur les portes de l'écluse Loubet au port de Boulogne-sur-Mer.

Arrêté préfectoral (AP) d'ouverture d'enquête publique du 15 septembre 2015, de Mme la Préfète du Pas-de-Calais.

Sont désignés le commissaire enquêteur et son suppléant :

- M. Dominique DESFACHELLES, titulaire.
- M. Jean-Paul DANCOISNE, suppléant.

2-2 ACTIONS MENEES AVANT L'ENQUETE

Dès sa désignation par le Tribunal Administratif, le commissaire enquêteur et M. ALOY, chargé d'opérations pour la maîtrise d'œuvre des travaux, ont convenu une rencontre dans les locaux de la Direction de la Mer, des Ports et du Littoral, à Boulogne-sur-Mer le 25 septembre 2015 pour une présentation du projet, la publicité de l'enquête et une visite commune sur les lieux. Les dates et heures des permanences ont été fixées avec la Préfecture après consultation du commissaire enquêteur suppléant.

Les modalités pratiques de la réception du public en mairie de Boulogne-sur-Mer, ont été définies avec le responsable des Services techniques de la ville, chargé du suivi du dossier mis à la consultation du public et du registre d'enquête.

2-3 LIEU ET PERIODE

L'arrêté de mise à l'enquête publique de Mme la Préfète du Pas-de-Calais définit la durée de l'enquête, les jours et heures de permanence. L'enquête publique s'est déroulée pendant 35 jours consécutifs du mardi 6 octobre au lundi 9 novembre 2015 inclus.

Le dossier a été déposé avec le registre d'enquête, à la mairie de Boulogne-sur-Mer où il était consultable par le public aux jours et heures d'ouverture de la mairie en dehors des permanences du commissaire enquêteur.

Conformément à l'article 7 de l'arrêté préfectoral, le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public en mairie de Boulogne-sur-Mer afin de répondre aux demandes d'informations présentées et recevoir les observations pouvant être formulées sur le projet, aux jours et heures ci-après :

- Le mardi 6 octobre 2015 de 9H00 à 12H00,
- le jeudi 15 octobre 2015 de 9H00 à 12H00,
- le mercredi 4 novembre 2015 de 14H00 à 17H00,
- le lundi 9 novembre 2015 de 14H00 à 17H00.

L'accueil et la consultation du dossier ont été assurés dans une salle dédiée au rez-de-chaussée de l'hôtel de ville ; cette salle était accessible aux personnes à mobilité réduite.

2-4 PUBLICITE ET INFORMATION DU PUBLIC

L'enquête a fait l'objet de 2 publications dans 2 journaux régionaux sous la responsabilité du maître d'ouvrage :

- La Voix du Nord dans les éditions du 21 septembre et 12 octobre 2015.
- Nord Littoral dans les éditions du 21 septembre et 12 octobre 2015.

Ces articles ont été joints au dossier dès leur parution.

L'avis d'ouverture de l'enquête et l'arrêté municipal ont été affichés, sur affiches au format A2 de couleur jaune réglementaire, dans le hall de la mairie de Boulogne-sur-Mer du 21 septembre au 23 novembre 2015 inclus, ainsi que dans les locaux du service « logement et hygiène » rue Thiers.

Le responsable du projet (Région Nord-Pas-de-Calais, Direction des ports) a réalisé un affichage, consultable en extérieur, dans ses propres locaux, 96 Boulevard Gambetta à Boulogne-sur-Mer, et sur le site de l'écluse Loubet le 22 septembre.

L'avis d'ouverture d'enquête a été mis en ligne sur le site Internet de la préfecture du Pas-de-Calais.

Un certificat d'affichage et un procès-verbal de mise à disposition du dossier au public, signés par le maire de Boulogne-sur-Mer, ont été établis le 21 septembre.

Le commissaire enquêteur s'est assuré, au cours de l'enquête, de la publicité et des mesures d'informations indiquées ci-dessus.

2-5 MISE A DISPOSITION DU PUBLIC

Le dossier complet a été régulièrement mis à la disposition du public dans les locaux de l'hôtel de ville aux heures habituelles d'ouverture, et ceci pendant toute la durée de l'enquête.

2-6 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

Le 22 septembre, le commissaire enquêteur a coté et signé le registre d'enquête remis au secrétariat du maire de Boulogne-sur-Mer pour son ouverture et dépôt à la première permanence.

Le 25 septembre, le commissaire enquêteur a rencontré M. ALOY, chargé d'opération, représentant du pétitionnaire pour la partie technique (maîtrise d'œuvre) qui fut un interlocuteur particulièrement disponible pendant toute la durée de l'enquête.

Lors de la première permanence, le 6 octobre 2015, le commissaire enquêteur s'est assuré que le registre d'enquête et le dossier mis à la disposition du public étaient conformes et complets ; il a paraphé le dossier.

Aucune anomalie n'a été décelée.

Il a pu ainsi ouvrir le registre d'enquête.

Les conditions d'accueil ont été très convenables.

L'enquête s'est déroulée sans incident, dans les meilleures conditions de réception et d'accueil, et les permanences assurées comme prévues par l'arrêté préfectoral.

Aucune personne ne s'est présentée à l'occasion des quatre permanences, aucune observation n'a été portée sur le registre et aucun courrier reçu ou déposé en mairie à l'attention du commissaire enquêteur.

Malgré la publicité diffusée, le projet n'a pas mobilisé l'opinion.

2-7 CLOTURE DE L'ENQUETE

L'enquête a pris fin le lundi 9 novembre 2015 à 17 heures, à la fin de la permanence.

Le registre d'enquête a été clos et signé par le commissaire enquêteur et lui a été transmis par le maire de Boulogne-sur-Mer le 12 novembre.

2-8 ACTIONS MENEES APRES L'ENQUETE

Le 17 novembre 2015, le procès-verbal établi par le commissaire enquêteur a été remis au responsable du projet, représenté par M. HAGNERE, chef de projet, et M. ALOY. Ce document ne réclamait pas de mémoire en réponse.

3 - OBSERVATIONS : ANALYSE, AVIS ET REPONSES

Aucune personne ne s'est présentée pendant les quatre permanences, aucune observation n'a été portée sur le registre et aucun courrier reçu ou déposé en mairie à l'attention du commissaire enquêteur.

4 - ANNEXES

- Ordonnance de Mme la Présidente du 10 septembre 2015 ; dossier n° E 15000183/59
- Arrêté préfectoral du 15 septembre 2015
- Registre d'enquête
- Procès-verbal de synthèse
- Certificat d'affichage établi par M. le maire de Boulogne-sur-Mer
- Certificat de mise à disposition du public
- Publications (4 documents).

CONCLUSION DU RAPPORT

Le lundi 9 novembre 2015, à 17 heures, le délai d'enquête étant expiré, le commissaire enquêteur a clos le registre d'enquête. Les formalités réglementaires prescrites par l'arrêté municipal ont été remplies. L'enquête s'est déroulée conformément à l'arrêté. Le dossier d'enquête a été disponible pendant toute la durée de l'enquête.

Il apparaît que les règles de forme liées à cette enquête publique (publications dans les journaux, publicité, composition du dossier, registre d'observation à disposition du public, présence du commissaire enquêteur) ont été respectées et que cette procédure ne me semble pas être entachée d'irrégularité.

La Capelle les Boulogne le 5 décembre 2015

Le commissaire enquêteur

Dominique DESFACHELLES